

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Conseil général Pyrénées-Orientales

24, quai Sadi Carnot
66906 - PERPIGNAN CEDEX

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.

“ **Les Pyrénées-Orientales : un département frontalier qui souhaite une réalisation rapide de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan afin de :**

- Mettre fin à une attente forte et réparer une injustice flagrante, après « l'oubli » de ce maillon ferroviaire dans les choix de priorités opérés au niveau national depuis 2002, en matière de lignes à grande vitesse.
- Renforcer les liens culturels, humains et économiques qui unissent déjà deux territoires longtemps séparés par les Pyrénées et l'histoire.
- Permettre un report modal significatif de la route vers le fer, sur le corridor principal de transport au niveau européen (Séville/Amsterdam), tant pour les voyageurs que pour le fret.
- Développer le transport collectif de voyageurs « intercités » entre les principales villes de l'arc méditerranéen (Barcelone, Gérone, Figuières, Perpignan, Narbonne, Béziers, Montpellier, Nîmes).
- Préserver de façon durable l'environnement de qualité encore présent sur cette partie du littoral méditerranéen.





La ligne nouvelle, une nécessité qui n'est plus à démontrer et qui doit s'inscrire dans le long terme :

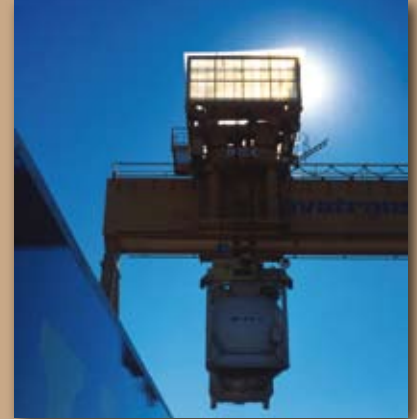
- La conjonction de trois flux de transport (voyageurs et marchandises) de niveau européen (nord-sud, est-ouest et sud-est).
- Un volume de marchandises transitant par les Pyrénées qui a doublé en moins de 10 ans (55 millions de tonnes et 3 millions de poids-lourds franchissent la frontière franco-espagnole chaque année au Perthus et à Cerbère).



- Une autoroute A9 à 2 x 3 voies déjà saturée à l'heure actuelle avec deux voies sur trois dans chaque sens très perturbées par les camions. Cette voie ne sera ni doublée ni élargie en application de la décision ministérielle du 4 décembre 2006 consécutive au débat public sur les transports dans la Vallée du Rhône et sur l'Arc Languedocien.



- Le territoire français qui enregistre la plus forte poussée démographique, avec l'accroissement des déplacements qui en découle (+ 10 % en 10 ans dans les Pyrénées-Orientales).
- Le chantier de transport combiné le plus important de France qui s'achève à Perpignan en décembre 2009 (42 millions d'euros) et qui autorise un doublement du volume de marchandises à transporter sur rail (de 1 million de tonnes par an à 2 millions de tonnes par an à partir de 2010).
- Le Port de Barcelone en pleine expansion, qui sera relié au réseau européen de transport ferroviaire en 2012, grâce aux investissements déjà réalisés à 90 % entre Barcelone et Perpignan.
- La grande vitesse indispensable pour les voyageurs (320 km/heure) car le report modal de la route vers le fer ne sera conséquent que si le gain de temps par rapport à l'autoroute est vraiment significatif (45 minutes entre Perpignan et Montpellier au lieu de 90 minutes aujourd'hui en voiture de gare à gare, en excluant les trajets terminaux plus préjudiciables pour le fer).
- La mixité de la ligne nouvelle indispensable pour le développement du transport ferré de marchandises : la fragilité de la voie ferrée actuelle, son insubmersibilité non garantie dans les décennies à venir, la nécessaire souplesse d'exploitation et l'importance du trafic de marchandises transitant par le littoral languedocien rend indispensable la mixité de la ligne nouvelle dès sa mise en service ; cependant, si l'on veut d'ores et déjà préserver une capacité d'évolution à la hausse des volumes à transporter par fer dans les décennies à venir (développement durable), il convient de réserver dès maintenant le foncier nécessaire à la construction ultérieure d'une voie dédiée aux marchandises longeant la ligne « voyageurs » à grande vitesse.
- C'est donc le scénario 3 qui devrait être privilégié (ligne mixte à 320 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour les marchandises) avec possibilité ultérieure de dédoublement sur place « marchandises » et « voyageurs ».



Source : cg66

Les gares :

La gare SNCF de Perpignan fait actuellement l'objet de travaux importants afin d'accueillir les flux nouveaux en provenance de Barcelone. La gare routière départementale est enfin située à proximité immédiate de la gare SNCF de Perpignan, depuis 2008.

Le besoin d'une gare nouvelle ne se fera donc sentir qu'à moyen terme et nécessitera d'ici là une approche financière particulière, compte tenu de la part importante de financement attendue des collectivités territoriales.

Il semble donc nécessaire de prévoir, d'ores et déjà, dans les documents d'urbanisme, la possibilité d'établissement de deux nouvelles gares potentielles : l'une au Soler et l'autre à Rivesaltes, par le biais d'emplacements réservés au bénéfice de la commune concernée. Le choix définitif entre ces deux possibilités sera ainsi possible dans l'avenir, à la lumière de l'ensemble des critères de choix (dont certains vont évoluer dans le temps).



Le financement :

Un financement européen conséquent (et donc bien supérieur à 5 %) serait non seulement indispensable, mais également légitime, pour satisfaire un besoin de transports international situé sur le corridor de fret le plus important à l'échelle européenne (Séville-Amsterdam).

En effet, les financements attendus des collectivités territoriales atteindraient des niveaux équivalents à deux budgets d'investissement annuels, si toutefois la part européenne n'était pas significativement supérieure à 5 %.

